

Ensayo

Los vestigios del barco negrero en la memoria
histórica de los afrodescendientesDulce Carrillo Méndez¹ * 

Resumen

Los barcos negreros fueron el símbolo del comercio esclavista, su presencia desató una serie de elementos que conforman parte de la cultura afrodescendiente. El objetivo de este ensayo es describir el viaje de los esclavos en el barco negrero, así como identificar los rastros que dejó esta travesía en la memoria histórica y cultural afrodescendiente. El viaje se caracterizó por la crudeza del pillaje en las costas de África, las marcas y bautizos obligatorios a los que fueron sometidos. Durante la travesía, las rebeliones eran comunes y los intérpretes ayudaban a calmarlas. Las masacres del Navío Zong y la lucha de los sobrevivientes del Clotilda quedaron en la historia para dar paso a los mitos y rituales que hoy perduran en las colectividades y en la memoria de los afrodescendientes.

Palabras clave: Sistema de recolección, agua potable, tratamiento, disponibilidad de agua, calidad del agua.

Recibido: 06 de septiembre de 2023.

Abstract

The black ships were the symbol of the slave trade, and their presence unleashed a series of elements that make up part of Afro-descendant culture. The objective of this essay is to describe the journey of slaves on the black ship, as well as to identify the traces left by this journey in Afro-descendant historical and cultural memory. The journey was characterized by the brutality of the pillage on the coasts of Africa, the mandatory marks and baptisms to which they were subjected. During the journey, rebellions were common, and interpreters helped to calm them. The massacres of the Zong ship and the struggle of the survivors of the Clotilda remain in history to give way to the myths and rituals that endure today in communities and in the memory of Afro-descendants.

Key words: Collection system, drinking water, treatment, water availability, water quality.

Aceptado: 19 de abril de 2024.

Introducción

¿De dónde vengo? ¿Qué hago aquí? ¿Por qué soy tan diferente? Estas y otras preguntas ontológicas surgen en la mente de la comunidad afrodescendiente al verse frente a la otredad, al ser sujeto de discriminación por su color de piel y al no encontrar un nicho que explique la historia de su recorrido por el mundo.

Historias contadas por la tradición oral señalan su origen en los barcos negreros

como una leyenda de su llegada en cada pueblo afrodescendiente de las costas en el continente americano. Pero, ¿qué verdad hay detrás del mito?, efectivamente los barcos negreros existieron y no es una historia agradable que contar, por el contrario, su historia se enmarca como el mayor símbolo del comercio de esclavos, fueron los causantes de la diáspora africana por todo el continente americano. Con esto, la cultura africana se expandió mostrando una vez más la capacidad de adaptación

¹ Universidad de la Costa. Libramiento Paraje de las Pulgas s/n Col. Cuauhtémoc, Santiago Pinotepa Nacional, Oaxaca. C.P. 71600

* **Autor de correspondencia:** carrillo.md@hotmail.com (DCM)

que poseen (Vargas-García 2020).

El objetivo del presente ensayo es describir cómo fue el viaje de los esclavos en los barcos negreros, así como seguir los rastros que dejó esta travesía en la memoria histórica y cultural de los afrodescendientes. Quienes vivieron en carne propia el comercio esclavista fueron víctimas de la usurpación de sus tierras, así como de la pérdida de sus referentes culturales, espirituales y lengua; sin embargo, han recobrado parte de su legado en las prácticas religiosas y culturales en la actualidad (Selnich-Vivas 2020). Ahora con orgullo se muestran frente a un mundo que hoy es diferente, que hoy incluye, que hoy respeta, aunque falta mucho por hacer, cada logro es un paso más al mundo que los dignifica.

De esta manera, el presente trabajo se organiza en dos partes, la primera, trata sobre el proceso que implica realizar el viaje por el atlántico en la condición de mercancía humana, el segundo, se relaciona con los remanentes que se quedaron en la memoria de los que pudieron llegar vivos a tierra firme.

El presente trabajo se realizó bajo un enfoque documental y crítico, tomando como referencia las investigaciones existentes sobre el estudio de los barcos negreros y su uso como símbolo del comercio de esclavos. Así también, se tomaron en cuenta las investigaciones que muestran el impacto de la experiencia vivida por sus ancestros en los barcos negreros en la actual cultura afrodescendiente.

Desarrollo

Para entender el presente, es necesario conocer primero nuestro pasado; por ello, a través de las investigaciones es posible salvaguardar el patrimonio de todas las

culturas. Sobre todo, aquellas que están basadas en la tradición oral.

En África existieron culturas complejas y civilizaciones e imperios que fueron llevados a América, en lo que se conoce como la trata negrera o comercio de esclavos que ocupa una página más del libro de los genocidios de la historia de la humanidad (Martínez-Montiel 2003).

El inicio de la importación de la esclavitud ocurrió en el siglo XV con Fray Bartolomé de las Casas, quien al ver las humillaciones que vivían los indígenas en la Nueva España, solicitó a los reyes de España, importar esclavos africanos para relevar en sus labores a los indígenas (Herrera 2007). Esta solicitud dio paso a las grandes empresas portuguesas, holandesas, inglesas y españolas para llevar en grandes cantidades a los esclavos negros hacia el continente americano.

No obstante, el esclavismo no era solo negocio europeo, también se practicaba en lugares como Senegal y Egipto, donde los reyes locales iniciaban guerras contra sus vecinos más débiles, con el fin de capturar esclavos y venderlos o cambiarlos por objetos o recursos de valor, de esta manera arrastraron a centenares de campesinos africanos al pillaje, principalmente a mujeres e infantes (Meillassoux 1990).

El inicio del viaje

No existe una cifra exacta que reconozca la cantidad real de personas en calidad de esclavos que vivieron este suceso, Du Bois reporta 15 millones, Ronciere señala 20 millones, pero si se tomara en cuenta a los que morían en la captura o en los depósitos de embarque la cifra subiría un 50%, si agregamos a los que morían durante la travesía sería un 35% más, estas estimaciones elevarían la cantidad de forma

sorprendente (Martínez Montiel 2003). Normalmente los factores que determinaban la tasa de mortalidad era la duración del viaje y las condiciones locales de salubridad (Mörner 1976). Por lo tanto, si se consideran todas las estimaciones anteriores a penas tendríamos un número cercano al real.

Con tantos países interviniendo en el comercio, era necesario comunicarse entre compradores, vendedores y esclavos, por lo cual, los portugueses idearon una forma que ayudara a la comunicación, consistía en llevar a un africano a Portugal, con la finalidad de que aprendiera la lengua, después llevarlo a las expediciones y sirviera de intérprete. Ante la variedad de lenguas que encontraban a su paso repetían la misma estrategia. En otros casos aplicaban la triangulación de lenguas o relé, usaban a dos esclavos que hablaban una lengua en común para traducir a los portugueses y el otro esclavo al resto en su lengua nativa. Esta estrategia la aplicaron otros exploradores y tratantes europeos. No era común que los europeos aprendieran las lenguas nativas, aunque hay datos de algunas excepciones. Los africanos de Senegambia eran reconocidos por ser multilingües, además resaltaban por su inteligencia y diligencia, así mismo algunos nobles africanos pedían a europeos que enseñaran a unos seleccionados su lengua con el fin de usarlos de intérpretes durante el comercio. Se sabe que en el Colegio de la Compañía de Jesús formaban intérpretes, para ello, dividían a los negros en tres categorías: los negros bozales que no sabían nada de español; los medias lenguas, que hablaban bastante el español; y los ladinos que lo hablaban bien; también se tomaba en cuenta a los negros que hablaban árabe; y a los que hablaban otras lenguas nativas (Sarmiento-Pérez 2018).

Los africanos eran conocidos por la

habilidad que tenían de dominar varias lenguas locales, además de las que aprendían de los tratantes.

Después del pillaje, los que sobrevivían y lograban llegar al embarco, pasaban por otro momento, el cual era aún más tormentoso y que se describe como un destino trágico (Gaitán-Bayona 2012), debido a las condiciones insalubres e inhumanas en las que eran transportados (Banquez-Mendoza *et al.* 2021).

En las zonas costeras de África era común escuchar entre los relatos el gran miedo a entrar en el barco, debido a que corría el rumor de que iban a ser comidos por el barco o por los negreros, estas creencias fueron dispersadas por las etnias costeras para mantener fronteras comerciales y estar en el centro de la trata (Mvengou-Cruzmerino 2018). Como se dijo anteriormente, también los africanos capturaban y vendían esclavos, no era solo negocio europeo.

Una vez reunidos en un galpón a la espera de un navío, los cautivos eran marcados con instrumentos de plata incandescente, con ello mostraban su rebajamiento existencial y su transformación en esclavos, además, de permitir la identificación de lotes o la relación con un nuevo propietario. Posteriormente, eran bautizados en masa y recibían un nombre cristiano para poder embarcar. Dentro del navío los traficantes legales podían lanzarlos al mar ante el mínimo síntoma de enfermedad contagiosa, por miedo a que alcanzara a la tripulación, cualquier riesgo de naufragio o de rebeliones eran sofocadas con la muerte de los sublevados. Mientras que en el periodo en que se prohibió el comercio, los traficantes ilegales arrojaban al mar cargamentos completos de esclavos, tras la amenaza de embargo (Jara-Gutiérrez 2019). Fue lamentable que por ser ilegal no se tiene un registro exacto de cuantos

cargamentos desecharon.

Estando a bordo, entraban en juego los traductores, su labor sobrepasaba el solo hecho de transmitir ordenes, también calmaban a los esclavos para prevenir insurrecciones, ellos tenían el beneficio de ir sin cadenas y comían con los marineros. Por otro lado, también estaban las esclavas que por su efecto balsámico; es decir, la asociación al recuerdo de la madre, podían dar consejos y tranquilizar al resto de esclavos, ellas también tenían privilegios, como vivir con la tripulación temporalmente. En caso de que no llevaran a bordo a un intérprete, elegían a varios esclavos y le enseñaban la lengua (Sarmiento-Pérez 2018). En la figura 1 se observa una litografía de la manera en cómo se acomodaban los esclavos dentro de las bodegas de los barcos negreros, se puede observar que están sin ropa, sentados o parados en piso, algunos amarrados

de grilletes, mientras sacan a un muerto, entre hombres, mujeres y niños.

Las historias que se pueden recuperar de los tiempos en altamar, son consideradas una masacre, como un monumento a los horrores de la esclavitud (Baucom 2000). En la figura 2 se observa una pintura inspirada en el evento que a continuación se narra. Este evento sobresale por su crudeza y por ser la historia más sonada de la época por los conflictos legales a los que ascendió y fue la matanza de 142 esclavos africanos en manos de la tripulación del barco negrero *Zong*. Dicho navío pertenecía al sindicato de comercio de esclavos de *Liverpool*, el cual había obtenido un seguro por las vidas de los esclavos, que no surtía efecto por muerte natural o asesinato, el navío tenía una ruta que iba de África a Jamaica; sin embargo, por errores de navegación calcularon que tardarían un mes más de lo planeado para llegar a

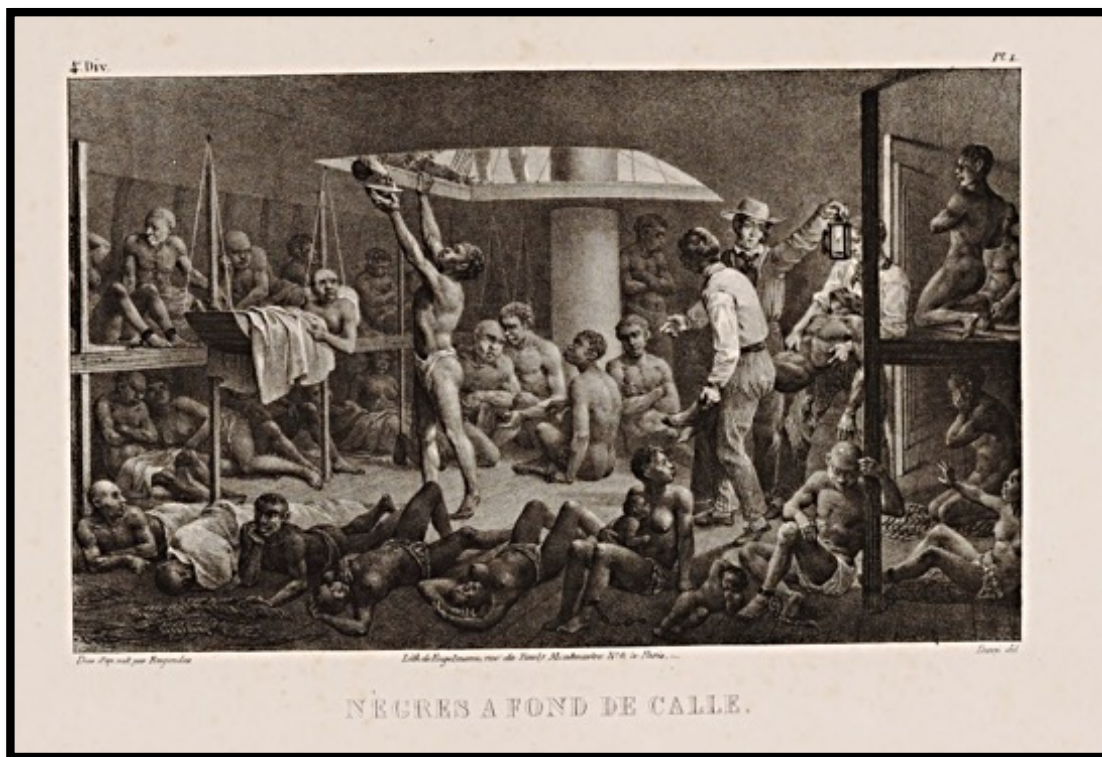


Figura 1. Negros en las bodegas de un navío negrero. Voyage Pittoresque Dans Le Brésil. Paris, 1835. (Litografía: Johann Moritz Rugendas)

su destino. El capitán *Luke Collingwood* al ver que se quedaban sin agua, llegó a la conclusión que para evitar pérdidas económicas debía arrojar a los esclavos por la borda, y después cobrar el seguro por sus vidas. En 1783 se llevó a cabo el juicio el cual ganaron; sin embargo, más tarde la aseguradora presentó las pruebas que indicaban que aún había suficiente agua en el barco y el juez invalidó el juicio anterior (Asion-Suñer 2020).

Los relatos del embarque y desembarque entre África y América coinciden en resaltar la dureza de la situación para los esclavos, el viaje es descrito como la muerte y no solo para los esclavos también para las tripulaciones. Para estas últimas, el trabajo de carceleros les era ajeno a su oficio, dentro de sus responsabilidades

estaban: rapar cabezas, preparar a los esclavos para la venta, puesto que cada día debían alimentar dos veces a los presos, en un horario entre las 10:00 y las 16:00 horas. Cuando no querían comer se les debía forzar con el uso de un embudo y un abrebocas (*speculum oris*). La primera actividad del día era la limpieza del sollado (retirar los excrementos) y después el baldeo de la cubierta. Más tarde, ponían a los esclavos a hacer ejercicio mediante las danzas, la vigilancia era intensa para evitar suicidios o peleas entre esclavos ya que las pérdidas corrían por cuenta de la tripulación porque se salían de la garantía de las pólizas de seguros. Las revueltas de esclavos era la causa más importante de violencia y muerte a bordo de los buques negreros, se estima que hubo una media



Figura 2. El barco de esclavos (Esclavos lanzados por la borda a los muertos y moribundos: viene el tifón). *Museum of fine arts*, Boston, 1840. (Pintura al Óleo: Joseph Mallord William Turner)

de una rebelión en 8 a 10 viajes, un total de 493 insurrecciones, en su mayoría eran cerca de las costas de África (Moreno-Rico 2017).

A pesar de que el 1 de marzo de 1808 entró en vigor en Gran Bretaña la ley que prohibía el comercio negrero, hasta 1815 se sumaron ocho países más, y se firmaron acuerdos para aquellos que continuaban con el tráfico de esclavos, por ejemplo, a los capitanes se les condenaba a diez años de presidio en las Filipinas y los esclavos eran liberados, además se les apoyaba con una compensación económica a las compañías afectadas. Sin embargo, el tráfico continuó y los barcos de Gran Bretaña capturaron 187 buques sin bandera en las costas africanas, 184 eran esclavistas y liberaron 19.993 esclavos.

La mayor parte de los cargamentos de esclavos se realizó en la costa oeste de África, desde cabo Verde, hasta cabo Frio, dentro de las que destacan Senegambia, Sierra Leona, la costa de Barlovento, la costa de Oro, el golfo de Benín, el golfo de Biafra y la costa occidental al sur de la línea ecuatorial. Existieron dos rutas de comunicación, la triangular en el Atlántico Norte que iba de Europa- África - América, y la bilateral, África - América en el atlántico sur. Muchos barcos para pasar desapercibidos y no ser detectados por la flota británica usaban la bandera de EU o llevaban varios juegos de papeles (Moreno-Rico 2017).

Otra historia comprende, los casos de corrupción que sucedieron entre el puerto negrero Cádiz España y el tráfico ilegal en Cuba, que se realizaron posterior a la prohibición del comercio de esclavos, y que consistía en hacer un reparto de las ganancias entre funcionarios de hacienda, oficiales y el capitán general de la colonia, Pedro Martínez y Pedro Felipe del Campo son nombrados como

los principales traficantes de la época que además incluían a familiares involucrados para el tráfico ilegal de esclavos (Cózar & Y Alharilla 2018).

El Impacto en la memoria histórica afrodescendiente

El pintor Rugendas en su cuadro "Mercado de esclavos" (Fig. 3) plasmó la acción de un joven negro que dibuja un barco negrero ante la mirada de los demás, indicando la necesidad de compartir y darle sentido a la experiencia que tuvieron y recalcando la permanencia del barco negrero en los relatos del pasado y origen. Por lo que es necesario recalcar que para las etnias africanas el barco negrero era totalmente desconocido y aun así existían rumores sobre su peligrosidad; además, implicó un desplazamiento forzado de sociedades, así como la destrucción de algunos elementos culturales africanos (Mvengou-Cruzmerino 2018). La acción de dibujar el barco implica la necesidad de entender lo que recién había vivido, la separación de su familia, de su etnia y de su tierra, para llegar a un lugar en el cual tenía que adaptarse para sobrevivir.

Respecto a su llegada a las diferentes costas de América, no se puede establecer con exactitud su procedencia geográfica debido a que en los registros de muchos esclavos a veces no se indicaba su procedencia, y preferían colocar el oficio al que se dedicaban por fines prácticos a la venta. Así, en el caso de Perú se sabe que los esclavos no eran negros bozales, en su mayoría eran descendientes de los esclavos criollos nacidos en América (Vargas-García 2020).

De ahí surge la necesidad de buscar una historia que pueda ocupar ese espacio en la memoria colectiva de los que hoy comparten ese legado histórico. Es el caso

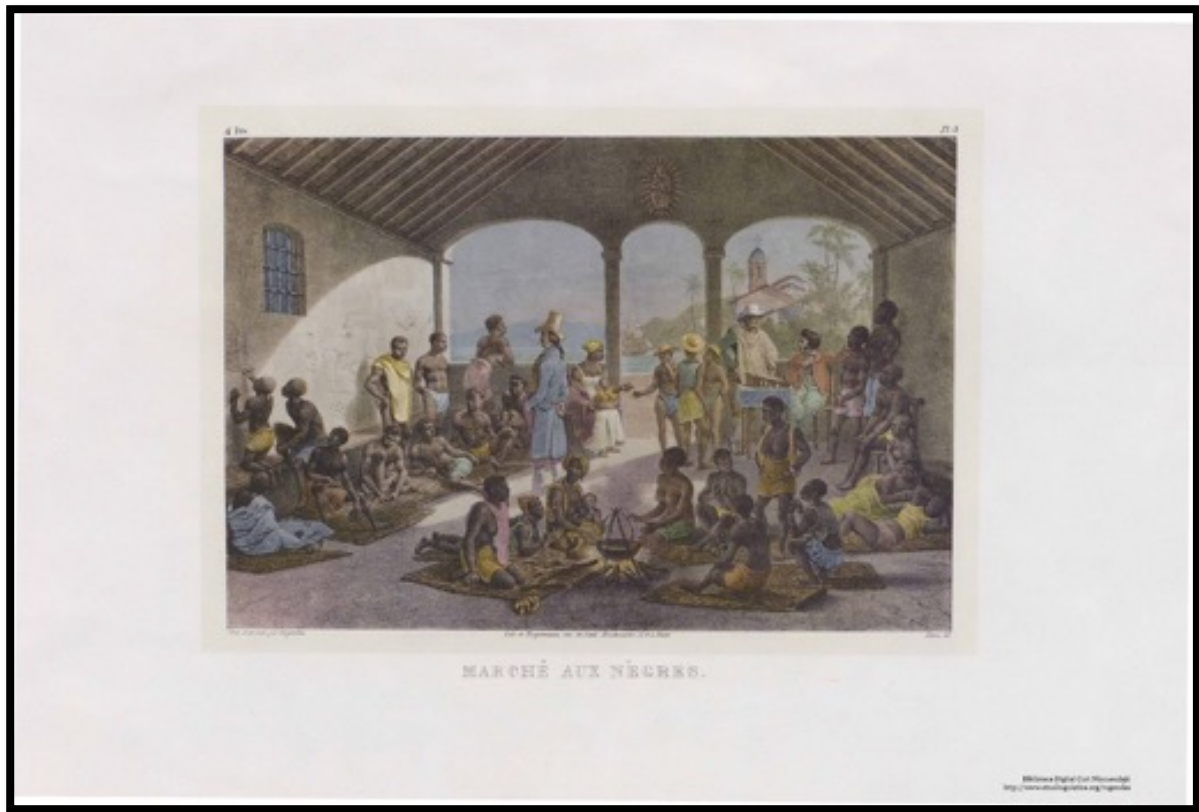


Figura 3. Mercado de negros. *Voyage Pittoresque Dans Le Brésil*. Paris, 1835. (Litografía: Johann Moritz Rugendas).

de los mitos que transmiten los afroamericanos de la costa que en resumen expresan su llegada con el hundimiento de un barco que venía de África con esclavos, los sobrevivientes se establecieron en la Costa Chica que abarca parte de los Estados de Oaxaca y Guerrero en México. El barco se convierte en la materialización de un pasado de difícil acceso y de un origen apenas conocido, es la experiencia de sujetos dominados (Mvengou-Cruzmerino 2018), tratando de entender su presencia en tierras ajenas.

No todas las historias son un mito, como es el caso del barco negrero Clotilda en 1859. Aunque ya se había prohibido la trata en algunos lugares de EU, en otros aún era legal y causó altibajos en el comercio, ya que un esclavo legal costaba 50 000 dólares, uno de contrabando costaba 14 000 dólares, y la mano de obra estaba escasa

en las plantaciones de algodón y azúcar, así que los dueños de las fincas, entre ellos *Meaher* contrataron a *William Foster*, dueño del barco negrero Clotilda para trasportar esclavos de contrabando, el barco partió hacia África y de un almacén eligió centenares de negros que habían sido brutalmente separados de sus familias. El viaje de regreso a América fue después de 45 días de navegación, el 8 de julio de 1860 en el puerto de Mobile, el gobierno federal sabía que traían esclavos ilegales, así que, envió a buscarlos, pero no los encontraron, los habían escondido en pantanos, donde permanecieron desnudos hasta que los sacaron y les dieron unos andrajos para vestir. Organizaron una subasta discreta y dispersaron algunos a tierras lejanas. *Meaher* y *Foster* se quedaron con 76 esclavos los cuales permanecieron juntos hasta que en 1865 terminó su condición de

esclavos, entonces se afincaron en unas tierras que compraron a *Meaher* y le pusieron el nombre de *África Town* en 1870, eran llamados hermanos de abordaje, así mantuvieron su identidad y sus lenguas fueron enseñadas a sus hijos que en muchas ocasiones hacían de intérpretes. Pese a la burla de los blancos y otros negros, ellos permanecieron unidos y peleando por sus derechos, como por ejemplo las indemnizaciones por haber hecho trabajos forzados, su derecho al voto, establecieron iglesias y raras veces se mezclaban con otros (Diof 2019).

En la figura 4 se puede observar una placa conmemorativa que fue erigida en 2010 por *The African-American Heritage Trail of Mobile*, el cual indica en su leyenda que es el cementerio *Old Plateau*, conocido como *Africatown Graveyard*, es el lugar de descanso final de los esclavos africanos, los afroamericanos y un soldado búfalo. El cementerio se remonta a 1876, dieciséis años después de que los africanos llegaran del *Clotilda*, uno de los últimos barcos de

esclavos documentados que partieron de África hacia las Américas. El área norte del cementerio es la sección más antigua donde se han encontrado los restos de los sobrevivientes de *Clotilda* a través de un proyecto de preservación arqueológica dirigido por el Colegio de *William y Mary*. Las memorias históricas de *Africatown* están grabadas en las lápidas de este cementerio.

Otra historia que ha impactado en la memoria afrodescendiente es el caso de Brasil, en el que la búsqueda de identidad se centra en el ritual de *Candomblé*, un ritual de renacimiento que ayuda a la persona en su evolución espiritual. Este ritual solo se realiza en un momento de desgracia o de infortunio personal, puesto que se interpreta como la pérdida de energía vital (*axé*) y en otros casos como que los espíritus (*oixás*) han abandonado a la persona.

El ritual *Candomblé* inicia con la entrada de los neófitos (iniciados) a un barco místico para renacer a otra vida. Como se



Figura 4. *Old Plateau Cemetery Africatown Graveyard Marker. The historical marker database. Alabama, 2015. (Fotografía: Mark Hilton).*

observa en la figura 5, a la entrada se despojan de su cabello y sus ropas, la comida es mínima, en ese momento son esclavos. Los lazos que se crean entre los neófitos son muy fuertes como los de una familia, se hacen llamar hermandad malungo que anteriormente significaba cadenas, la entrada en el barco es para atravesar la Calunga que significa tanto muerte como mar y Calunga grande significa océano. Es el mismo proceso al que eran sometidos los esclavos para iniciar su viaje a América.

Lo que sigue es construir la nueva identidad del adepto y se realiza a través de la comida ritual, depende de cada orixás y el duplo o doble místico es la comida que se les proporciona, el fin del ritual implica la reaparición pública del recién nacido. Ritual que comparte muchas características con el viaje realizado en el atlántico, se podría decir que el *Candomblé* solo es un ritual religioso, pero si se analiza con cuidado, se puede decir que es solo otra forma de interpretar la cruda realidad que

vivieron sus antepasados (Jara- Gutiérrez 2019), al día de hoy la única diferencia es que las personas eligen realizar el ritual y después son libres en un nuevo nacimiento.

Conclusiones

La cantidad de esclavos que vivieron la experiencia de los barcos negreros no es exacta, se perdieron muchas vidas en la travesía. Los africanos se caracterizaron por hablar múltiples lenguas y aprender rápido nuevos idiomas, eran usados para comunicarse entre tribus para el comercio y para evitar insurrecciones dentro de los barcos; además, cada viaje se caracterizó por ser humillante para los esclavos y siempre estaba presente la incertidumbre de poder salir con vida.

El impacto de en la memoria de los afrodescendientes está marcada en la Costa Chica de México por el mito de su llegada en un naufragio, en Europa la



Figura 5. *Cérémonie d'initiation au candomblé, Salvador, Bahía.* Acervo Instituto Moreira Salles Salvador, Brasil, 1951 (Fotografía: José Medeiros).

historia de la masacre del barco *Zong*, en Estados Unidos por los descendientes del último barco esclavista *Clotilda*, mientras en Brasil, es el ritual de *Candomblé*, al final para todos significa nacer bajo una vida y una familia nueva.

Es evidente que existe una gran incógnita sobre el origen de los esclavos debido a los registros que en muchas ocasiones carecían del dato, y era más importante marcar su oficio sobre su origen para fines comerciales, en casos de América del Sur muchos esclavos ya eran descendientes de los esclavos criollos nacidos en América.

Por todos los hechos expuestos en este documento, se da a notar la necesidad de buscar una historia que pueda ocupar el génesis de todos y cada uno de los afrodescendientes, es así como cada grupo trata de fijar una memoria colectiva sobre su origen y replicar esta tradición a sus descendientes.

Agradecimientos

A un revisor anónimo que aporte valiosos comentarios al trabajo.

Referencias

- Asion-Suñer, A. 2020.** La masacre del *Zong* (1781): una experiencia de empatía Histórica. *Revista de la Facultad de Educación de Albacete*, 35(2), 103-116. Consultado el 20 de noviembre de 2021: <http://www.revista.uclm.es/index.php/ensayos>
- Banquez- Mendoza, J., M. B. Martínez González & J. Amar Amar. 2021.** El negro en Colombia: Una traza de violencia que inicio en la colonia y continúa en la época contemporánea. En E. S. (editor), *Ciencia transdisciplinaria para el desarrollo y la supervivencia de la humanidad* (págs. 266-174). Medellín- Antioquia: Editorial Instituto Antioqueño de Investigación.
- Baucom, I. 2000.** Espectros del atlántico. *Tropelias: Revista de teoría de la literatura y literatura comparada* (11), 9-23. Consultado el 20 de noviembre de 2021 en: <https://papiro.unizar.es/ojs/index.php/tropelias/article/view/5763>
- Cózar, M., & M. Y Alharilla. 2018.** Cádiz y el tráfico de esclavos. De la legalidad a la clandestinidad. (pág. 321). Madrid: Silex ediciones.
- Diof, S. A. 2019.** UNESCO. Consultado el 20 de noviembre de 2021: Del Correo de la Unesco: <https://es.unesco.org/courier/2019-4/destino-descendientes-del-clotilda-ultimo-navio-negrero-estados-unidos>
- Gaitán- Bayona, J. L. 2012.** Castro Alves y la poesía abolicionista brasileña: "el barco negrero, tragedia en el mar". *Revista Ergoletrías*, 1(1), 14-20.
- Herrera, D. 2007.** La ciudad y sus parias. *Revista electrónica de Psicología Social FUNLAM* (14), 1-3.
- Hilton, M. 2015.** Old Plateau Cemetery Africatown Graveyard Marker. The historical marker database, Alabama. Consultado el 20 de noviembre de 2021: <https://www.hmdb.org/m.asp?m=86308>
- Jara-Gutiérrez, L. 2019.** El navío místico. El barco de la vida o el barco negrero. *Revista de Estudios Marítimos y sociales* (15), 232-256. Consultado el 20 de noviembre de 2021: <https://estudiosmaritimossociales.org/jara-gutierrez>
- Martínez- Montiel, L. 2003.** La Tercera Raíz. *Archipiélago*, 11(41), 50-51. Consultado el 20 de noviembre de 2021: <http://revistas.unam.mx/index.php/archipiélago/article/download/19600/18591>
- Medeiros, J. 1951.** Cérémonie d'initiation au candomblé, Salvador, Bahía. *Acervo Instituto Moreira Salles, Brasil*. Consultado el 20 de noviembre de 2021: <https://alltheartiveverseen.wordpress.com/2013/06/02/jose-medeiros-candomble/>
- Meillassoux, C. 1990.** Antropología de la esclavitud (Primera en español ed.). México: Siglo XXI.
- Moreno Rico, J. 2017.** Hombres y barcos del comercio negrero en España (1789-1870). *Drassana: revista del Museu Marítim* (25), 66-89. Consultado el 20 de noviembre de 2021: <https://raco.cat/index.php/Drassana/article/view/337832>
- Mörner, M. 1976.** Investigaciones recientes sobre la esclavitud negra y la abolición en América Latina. *Revista de Historia* (3), 9-42. Consultado el 20 de noviembre de 2021: <https://www.revistas.una.ac.cr/index.php/historia/article/view/11929>
- Mvengou-Cruzmerino, P. 2018.** El Barco (negrero) en imagen, palabra y acción. *Cuicuilco Revista de Ciencias Antropológicas* (73), 211-232. Consultado el 20 de noviembre de 2021: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S2448-84882018000300211

Rugendas, J. M. 1835a. Mercado de negros. Voyage Pittoresque Dans Le Brésil. Paris. Consultado el 20 de noviembre de 2021: <https://www.flickr.com/photos/nimuendaju/41362931314>

Rugendas, J. M. 1835b. Negros en las Bodegas de un navio negrero. Voyage Pittoresque Dans Le Brésil. Paris. Consultado el 20 de noviembre de 2021: de https://es.wikipedia.org/wiki/Archivo:Navio_negreiro_-_Rugendas_1830.jpg#/media/Archivo:N%C3%A8gres_%C3%A0_fond_de_cale.png

Sarmiento-Pérez, M. 2018. Los intérpretes en el tráfico de esclavos (siglos XV-XVIII). XXIII Coloquio de Historia Canario-Americana, XXIII(26), 1-11.

Selnich-Vivas, H. 2020. A 100 años de su nacimiento Manuel Zapata Olivella: claves para su poética “No dejarse fagocitar por el castellano”. Agenda cultural Alma Máter, 14-16. Consultado el 20 de noviembre de 2021: de <https://revistas.udea.edu.co/index.php/almamater/article/view/343045>

Turner, J. M. 1840. El barco de esclavos. Museum of fine arts, Boston. Consultado el 20 de noviembre de 2021: https://historia-arte.com/_/eyJ0eXAiOiJKV1QiLCJhbGciOiJIUzI1NiJ9.eyJpbSI6WyJcL2FydHdvcmtcL2ltYWdlRmlsZVwvdHVybmVyX2VzY2xhdm9zLmpwZyIsInJlc2l6ZSwyMDAwLDIwMDAiXX0.C9_ZZ8X3jyqsbzSnrYSTWR8JFtJKIOGsApJNW8ifvc.jpg

Vargas- García, J. 2020. Las danzas afroperuanas más representativas de Lima. Tesis de licenciatura. Escuela Nacional Superior de Folklore José María Arguedas, Lima, Perú.